

como es la arquitectura. En ese sentido, *la arquitectura de las pequeñas diferencias* no es sino una propuesta para construir, dentro del ámbito de la cultura arquitectónica, una inteligencia común, en vez de una serie de monólogos que una vez formulados se convierten en material usado, y no disponible para una verdadera actividad creativa.

Notas

1. MORI, MASAHIRO. "The uncanny valley". *Energy*, 7, 1970.
2. El famoso collage de *Walking cities* en la bahía de Nueva York, remite de manera evidente a películas como *La Guerra de los Mundos*, según ha confesado el mismo Ron Herron. Fuente: BANHAM, REYNER. "Visions of Ron Herron". *Architectural Monographs* n. 38. Academy editions.
3. KOOLHAAS, REM. *Delirio de Nueva York*. Gustavo Gili.
4. KOOLHAAS, REM. *S,M,L,XL*. 010 Publishers. 1995.
5. Aunque toda la historia sea probablemente en su mayor parte ficción, tal y como lo llegó a confesar Philip Johnson, comisario de la exposición del MOMA de 1932 en la que se hizo pública por primera vez la imagen.
6. FABRIZIO, LEO. *Bunkers*. Switzerland 1999-2004.
7. AZÚA, FÉLIX. "La necesidad y el deseo" n° 14-15 No-ciudad. *Sileno*, 2003.
8. Una sociedad en la que según Félix de Azúa: **"la producción de bienes destinados a cubrir necesidades"** lo que anteriormente constituía la energía generadora de las ciudades, **"ha dejado paso a la producción de deseos como fuerza motriz de la economía"**.
9. Robert Harbison, al estudiar la génesis de la tipología monumental señala que **"los turistas monumentalizan los paisajes por los que pasan, por la concentración de ciertos nodos de significado, que adquieren importancia ceremonial, ya se trate de graneros o de fábricas"**.
10. **"¿Qué sistema de comunicación es el que va generando virtualidad real? Es un sistema en el que la misma realidad es capturada por completo, sumergida de lleno en un escenario de imágenes virtuales, en el mundo del 'hacer creer', en el que las apariencias no están sólo en la pantalla a través de la cual se comunica la experiencia, sino que se convierten en la experiencia"**. La diferencia más significativa entre ambas, es que Williamsburg genera la ilusión del pueblo colonial mediante una inserción intensiva de signos y sin embargo en el paraíso tropical berlinés, lo que realmente hace que el sistema funcione como simulación es el control total de unas condiciones previas, en este caso las climáticas, que posibilitan una utilización alternativa del espacio.

Bibliografía

- AZÚA, FÉLIX. "La necesidad y el deseo". Revista *Sileno*. n° 14-15 No-ciudad, Diciembre 2003.
- BANHAM, REYNER. "Visions of Ron Herron". *Architectural Monographs* 38. Academy editions.
- BAUDRILLARD, JEAN. "La simulación en el arte". Incl. en *La ilusión y las desilusiones estéticas*, Caracas, 1998.
- BAUDRILLARD, JEAN. "Simulacra and Simulations". *Selected Writings*, ed. Mark Poster. (Stanford; Stanford University Press, 1988)-184.
- BENJAMÍN, WALTER. *La obra de arte en la época de la reproducibilidad técnica*, 1936.
- CASTELLS, MANUEL. *La Era de la Información*, Alianza, Madrid, 1997).
- Revista *BASA* (Colegio de Arquitectos de Canarias, n° 29, 2006).
- FABRIZIO, LEO. *Bunkers*. Switzerland, 1999-2004.
- HUXTABLE, ADA LOUIS. *Metropolis Magazine*, issue Jan 1988.
- HARBISON, ROBERT. *The built, The unbuilt and the unbildable*, Londres: Thames and - Hudson, 1991, p. 38.
- KOOLHAAS, REM. *Delirious New York*. Ed. Gustavo Gili, 1999.
- KOOLHAAS, REM. *S,M,L,XL*. 010 Publishers, 1995.
- MORI, MASAHIRO. "The uncanny valley". *Energy*, 7, 33-35, 1970.

David Franco es arquitecto, profesor de proyectos arquitectónicos y proyectos del paisaje en la Universidad Ceu San Pablo de Madrid. Asimismo, es miembro del Comité Técnico de European Europa y del Comité Científico de European España.

Error para producción

Accidental -para saber arrugarse como una botella-

Francisco G. Triviño

En 1927 los fundadores de Volvo empezaron a preocuparse por la seguridad de sus usuarios, de ahí que a partir de entonces se desarrollara el sistema de seguridad del que hoy somos herederos. Se desarrolló la llamada "zona de choque", que es una zona desocupada del vehículo para romperse en caso de accidente. Esta zona se sacrifica absorbiendo el impacto y la energía cinética provocada en el accidente. Actualmente la incorporación de nuevas seguridades hace que el modelado de los vehículos vaya modificándose levemente atendiendo a distintos tipos de víctimas. Así por ejemplo, la seguridad frente a un viandante de un todoterreno es prácticamente nula frente a la de un turismo, el cual asegura una cierta protección al viandante al utilizar el capó del vehículo como trampolín. Estas pruebas puntúan de una manera u otra a las distintas seguridades, pero todavía bajo el concepto de "zona de choque", por lo que deja otras seguridades sin resolver.

¿Cómo sería un vehículo preparado para el vuelco? // ¿Cómo sería un vehículo preparado para el deslizamiento? // ¿Cómo sería un vehículo que atienda principalmente al choque lateral? Por otro lado, y utilizando el accidente como suceso físico, actualmente existen objetos domésticos preparados para que en un momento determinado sufran una cierta inestabilidad matérica, accidente, que le permita cumplir otras funciones. Este es el ejemplo de las botellas, que con una forma corrugada en la parte inferior permite que la botella pueda sufrir aplastamiento sin que la parte del cuello de ella sufra modificación alguna. Este accidente doméstico, y con un cierto grado de control, insinúa una posible propuesta donde las zonas de choques pudieran ser corrugadas a espera de algún aplastamiento accidental.

Francisco G Triviño es arquitecto por la ETSAG. Este artículo es parte de su trabajo de Tesis que está desarrollando en la ETSAM.

